Untergang M.S. „HANS HEDTOFT“ am 30. JANUAR 1959

MS „HANS HEDTOFT“ war ein dänisches Frachtschiff, das auf seiner Jungfernreise am 30.01.1959 mit einem Eisberg kollidierte und vor Grönland unterging. Es wurde niemand gerettet.

Die „HANS HEDTOFT“ war 82.65 m lang, und war mit 2 875 BRT vermessen. Gebaut bei der Frederikshavns Værft in Dänemark. Das Schiff hatte einen Doppelboden, sieben wasserdichte Abteilungen, eisverstärkte Bug- und Heckpartien und galt als „unsinkbar“. Das Schiff war für den ganzjährigen Liniendienst nach Grönland ausgelegt. Es wurde am 17. Dez 1958 in Dienst gestellt.

dem Stand der Technik entsprochen hätte.

Am 07.Jan 1959 verließ die „HANS HEDTOFT“ Kopenhagen zu ihrer ersten Reise nach Grönland. Es wurden die Häfen Goodthab (Nuuk), Holsteinsborg (Sisimiut), Sukkertoppen (Maniitsoq) und Julianehaab (Qaqortoq) angelaufen.

Am 29. Januar wurde die Heimreise angetreten. An Bord waren 40 Besatzungsmitglieder und 55 Passagiere. Die Ladung bestand aus Salzfisch und

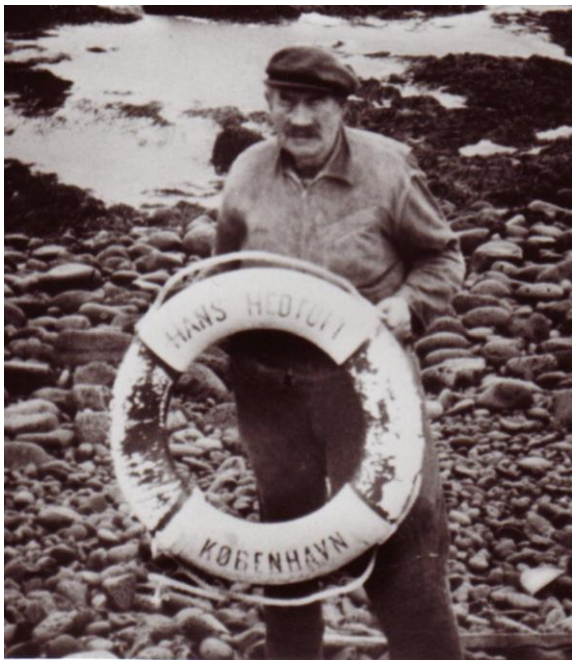
An Bord befanden sich vier Gummirettungsboote, drei Rettungsboote aus Leichtmetall sowie eine Motor-Jolle. Es war in dänischen Schiffahrtskreisen aber auch das meistdiskutierte und meistkritisierte Frachtschiff. Zahlreiche Schiffbauexperten sagten bei den Probefahrten der „Hans Hedtoft“, sie sei falsch konstruiert worden, rolle zu sehr, und es sei gefährlich, sich mit dem Schiff in die Gewässer Grönlands zu begeben. Der bekannte Reeder Lauritzen kritisierte, dass der Rumpf genietet und nicht geschweißt war, wie es eigentlich

gefrorenem Fisch und Archivmaterial über die Geschichte Grönlands mit einem Gewicht von mehr als 3 t!

Am nächsten Tage kollidierte die „HANS HEDTOFT“ 35 sm südlich von Kap Farewell mit einem Eisberg. Ihr Notsignal wurde von mehreren Schiffen empfangen u.a. dem Coast Guard Kutter „Campbell“, dem Fischereischutzboot POSEIDON und dem deutschen Fischdampfer „Johannes Krüss“. Alle drei beantworteten die Notmeldung auch. Im Notverkehr wurde von der Kollision mit einem Eisberg und dem Volllaufen des

Maschinenraumes berichtet. Der Notverkehr zog sich über mehrere Stunden hin.

Die Air Force in Neufundland konnte wegen sehr schlechten Wetters keine Suchflüge unternehmen. Am 31. Januar meldete USCGC „Campbell“ die Wetterbedingungen an der Unfallstelle seien ganz ausnehmend schlecht und man habe keine Spur der „HANS HEDTOFT“ finden können.



Der FD „Johannes Krüss“ stand den ganzen Nachmittag über mit dem Havaristen in Funkkontakt und kämpfte sich trotz höchster Gefahr für das eigene Schiff durch Eis und Orkan bis an die angegebene Unfallstelle vor, fand aber ebenfalls keine Spur. Am 07. Februar, also nach mehr als einer Woche, wurde die Suche schließlich eingestellt.

Als einziger Überrest von Schiff und Besatzung wurde 9 Monate später an der Küste von Island ein angespülter Rettungsring gefunden.

Mit dem Schiff ging eine große Zahl grönländischer Akten und Kirchenbücher verloren, was ein großer Verlust für die Grönländische Geschichtsschreibung und Genealogie war.

Am 30. Januar 2005 enthüllte Königin Margarethe von Dänemark in Kopenhagen einen Gedenkstein für die 95 Todesopfer dieser Schiffs-Katastrophe.

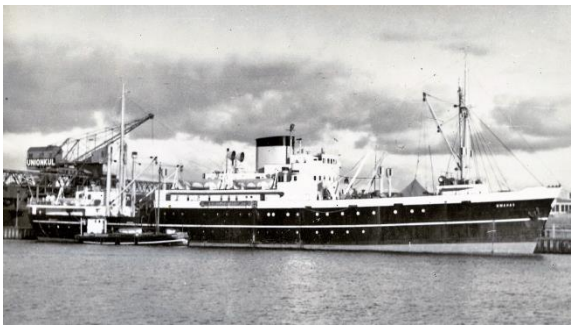
„Johannes Krüss“ sank nach Jahren glücklicher Fahrt 1967 im Rahmen einer ganz anderen Schiffs-Katastrophe (siehe http://www.seefunk netz.de/kruess.htm).

Die Vorgeschichte

Als die Modernisierung Grönlands in den 1950er Jahren einsetzte, galt die Winterfahrt mit Gütern und Passagieren zwischen Dänemark und Grönland als unumgänglich notwendig. Besonders der Politiker Johannes Kjærbøl, der 1955 Grönland-Minister wurde, vertrat dieser Meinung.

Der Bau der „HANS HEDTOFT“ war ein letzter wichtiger Meilenstein in der Karriere von Johannes Kjærbøl, der dazu beitragen sollte, sein Erbe nach einem langen politischen Wirken zu sichern.

Im Januar 1957 war das dänische Grönland-Schiff „UMANAK“ in den Gewässern südlich von Grönland in einen Hurrikan geraten. Riesige Wellen schlugen die Fenster des Schiffes ein und rissen Rettungsboote über Bord. Das Schiff hatte sich nur mit Not gerettet.



„UMANAK“, Vorgänger der „HANS HEDTOFT“

Abschied zur Jungfernfahrt (es gibt nur wenige Fotos von dem Schiff, das nicht einmal eine Reise vollendete)

An Bord der „UMANAK“ befand sich unter anderem der grönländische Abgeordnete Augo Lynge. Er hatte daraufhin den Grönland-Minister Johannes Kjærbøl zu einer Debatte im Folketing über die Winterfahrt nach Grönland herausgefordert. Augo Lynge war der Ansicht, dass das Risiko der Winterfahrt nach Grönland zu groß war. (Lynge war später unter den Opfern des Unterganges!)

Johannes Kjærbøl weigerte sich, die Grönland-Fahrt einzuschränken und verlas dann eine Erklärung aller sieben Kapitäne der „Den Kongelige Grønlandske Handel“ (KGH):

"Wir glauben, dass es richtig ist, die Winterfahrt nach Grönland über mehr als 10 Jahre fortzusetzen, wenn maßgeschneiderte Grönland-Schiffe eingesetzt werden."

Damit hatte Johannes Kjærbøl den Weg für den Neubau „HANS HEDTOFT“ freigemacht.

Das Schiff brach am 7. Januar 1959 zu seiner Jungfernfahrt von Kopenhagen auf. Südlich von Grönland geriet das Schiff in einen gewaltigen Sturm, in dem u.a. die Sessel in der Raucherlounge losgerissen wurden.

Das Schiff überstand aber den Sturm und kam am 14. Januar in Rekordzeit in Julianehaab an. Nachdem das Schiff die Häfen an der grönländischen Westküste bedient hatte, konnte es am Abend des 29. Januar nach Dänemark zurückkehren.

Das Wetter sah gut aus. Aber dann passierte am Nachmittag des 30. Januar das Undenkbare. Das „unsinkbare“ Schiff rammte einen Eisberg, und hatte schweren Wassereinbruch.

Der deutsche Fischdampfer „JOHANNES KRÜSS“ war das am günstigsten stehende Schiff und machte sofort kehrt, um „HANS HEDTOFT“ zu helfen. Der Trawler stand nur einige Stunden entfernt. Die Funker der beiden Schiffe standen den ganzen Nachmittag über in Funk-Kontakt.

Nach drei bis vier Stunden hätte man den Havaristen erreicht haben müssen. Aber mit der Unfall-Position stimmte etwas nicht. Die wiederholten Peilungen der beiden Schiffe und der Küstenfunkstelle von Prinz Christian Sund zeigten, dass sich „HANS HEDTOFT“ etwa 40 Kilometer südlich der Position befinden musste, die in der Notmeldung angegeben war: 59° 30′ 0″ N, 43° 0′ 0″ W.

war ja auch schlecht. „HANS HEDTOFT“ schoß eine weitere Rakete hoch, aber vergebens.

Um 17.41 Uhr kommt die letzte Nachricht von „HANS HEDTOFT“: "*Wir sinken langsam*."

Die politische Aufarbeitung

Ganz Dänemark stand nach dem Untergang der „HANS HEDTOFT“ unter Schock. Eine Woche lang suchten dänische und internationale Schiffe und Flugzeuge nach Überlebenden, aber es wurden keine Spuren gefunden.

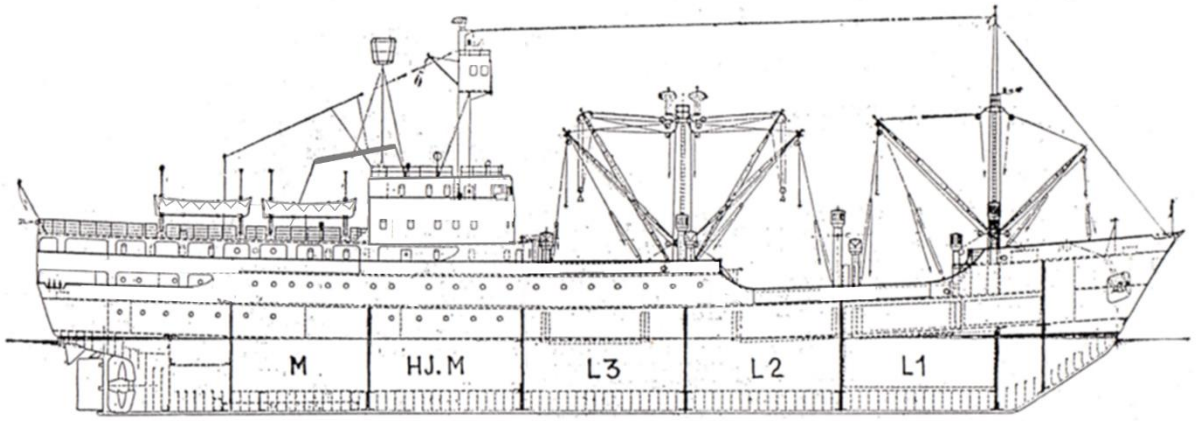
„Hans Hedtoft“ war rot gemalt, wie viele dänische Schiffe.

Die „Johannes Krüss“ richtete sich nur nach der Peilung des Havaristen, so dass die Positionsangabe keine Rolle mehr spielte. Als um 16:41 der Trawler sich in der Nähe des sinkenden Schiffes befinden sollte, bat er den Havaristen, eine Notrakete zu schießen. Aber es wurde keine Rakete gesehen. Die Sicht

Nur wenige Tage nach dem Unfall beginnt die politische Aufarbeitung. Der frühere Chef der Greenland Post und des Greenland Radio, Palle Brandt, schreibt am 4. Februar in der Zeitung West Coast, dass alle Kapitäne der Royal Greenland Trade (KGH) vor fast zwei Jahren im Winter nicht mit Passagieren nach Grönland fahren wollten.

Palle Brandt bezweifelt daher die Grundlagen, auf denen das Folketing beschlossen hat, die Winterfahrt in Grönland zuzulassen.

Zwar hatte Johannes Kjærbøl 1957 während der Parlamentsdebatte mit Augo Lynge eine Erklärung der Kapitäne vorgelesen. Es stellte sich aber heraus, dass es zwei solche Erklärungen unterschiedlichen Inhalts gab!



Das war ein entscheidendes Thema in der politischen Debatte. Johannes Kjærbøl stritt ab, von der ersten Kapitänserklärung, die vor der Winterfahrt mit Passagieren warnte, zu wissen. Er habe nur die zweite Kapitänserklärung von Greenland Trade erhalten. Der Direktor von Greenland Trade, Hans C. Christiansen, erklärte jedoch, er habe Kjærbøl über den Inhalt der ersten Erklärung informiert.

Es wurde mehrfach geprüft, ob Joh. Kjærbøl von der ersten Aussage der Kapitäne Kenntnis hatte, was bedeutet hätte, dass er das Parlament in die Irre geführt hatte.

Schließlich stellte ein Untersuchungsausschuss fest, dass es Anhaltspunkte dafür gab, dass Johannes Kjærbøl über den Inhalt der ersten Aussage Bescheid wusste, dies aber möglicherweise aus seiner Erinnerung gerutscht war - und dass er damit das Folketing nicht *absichtlich* (!) in die Irre geführt hatte.

Die Linke und die konservative Volkspartei beantragte ein Gerichtsverfahren gegen den inzwischen pensionierten Johannes Kjærbøl. Die Sozialistische Volkspartei ebenso. Beide Vorschläge wurden abgelehnt (natürlich von seinen Parteifreunden).

Nach dem Schiffbruch der „HANS HEDTOFT“ wurde die Fahrt mit Passagieren nach Grönland im Winter auf ein Minimum reduziert. Innerhalb weniger Jahre wurden alle Passagiere von und nach Grönland nur noch auf dem Luftweg befördert.

Heute sind Flugzeuge und Hubschrauber das übliche Transportmittel innerhalb Grönlands und auch im internationalen Verkehr von und nach Grönland.

2003 begann die Suche nach dem Wrack der Hans Hedtoft. Eine kleine Gruppe, bestehend aus historisch Interessierten und Tauchern, beschloss, ein Projekt zu starten, um ausreichende finanzielle Mittel für die Suche, Identifizierung und endgültige Untersuchung des Wracks der „HANS HEDTOFT“ zu beschaffen. (Ergebnis ist nicht bekannt).

Quellen: "Das verschwundene Schiff" von Lars Halskov und Morten Halskov,

- Parlamentsdebatten vom 14. März 1957, Seiten 3081-3087,
- Parlamentsdebatten vom 9. Dezember 1959, Seiten 1528-1658,
- Verhandlungen des Folketing vom 27. Januar 1960, Seite 2529 -2533.
- ABC Nyheter vom 30.Jan 2019
- Verschiedene Presse- und Internet-Artikel